

## Bromfietzers op de rijbaan?!

**Is het veiliger om bromfietzers, bij aanwezigheid van vrijliggende fietspaden, op de rijbaan te laten rijden? Om die vraag te beantwoorden deed de SWOV onderzoek in drie gemeentes. De eerste resultaten zijn bemoedigend: het aantal ongevallen met bromfietsen (en ook het aantal slachtoffers) werd meer dan gehalveerd. Een onderzoeksverslag.**

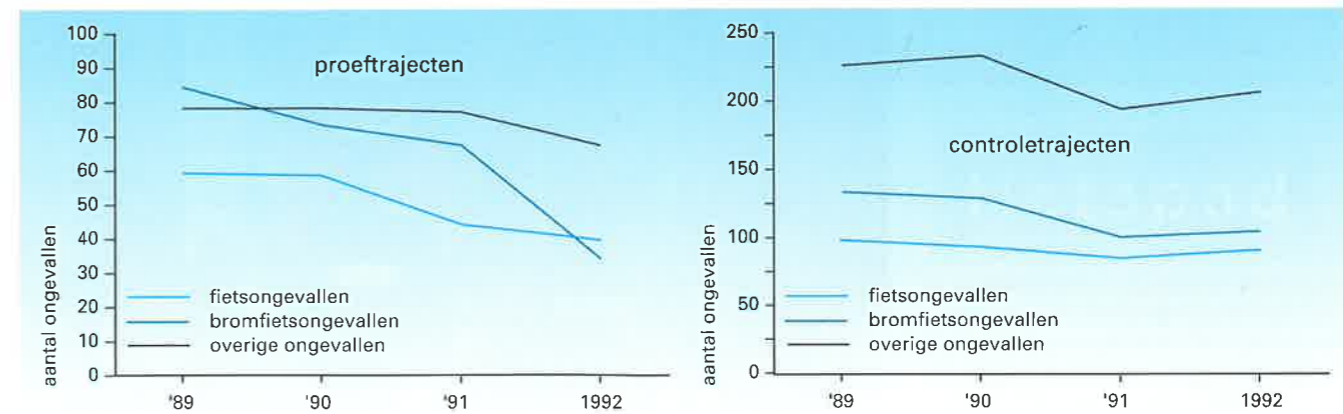
Sinds 1953 is in Nederland voorgeschreven dat bestuurders van bromfietsen, als er een fietspad is, niet op de rijbaan mogen rijden. Uitzonderingen zijn mogelijk, maar moeten door borden worden aangegeven. Uit onderzoek naar deze - overigens niet zo veel voorkomende - situaties is gebleken dat deze relatief veilig zijn [1,2,3,4,5]. Een bezwaar tegen dit onderzoek was echter dat daarbij alleen weggedeelten in beschouwing zijn genomen waar de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' al geruime tijd geleden was ingevoerd. Er kon dus geen vergelijking meer worden gemaakt tussen de situatie voor en na het nemen van de maatregel. Het is denkbaar dat de veiligheid vóór het nemen van de maatregel nog groter was. De vraag of de regels met betrekking tot de plaats van de bromfiets op de weg zouden moeten worden veranderd, is weer actueel geworden bij de invoering van het RVV 1990. Een beslissing werd niet genomen. Om meer helderheid te krijgen, vooral over de consequenties voor de verkeersveiligheid, vroeg de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat aan de SWOV een onderzoek te doen. Dit gebeurde onder de verzamelnaam 'Bromfiets op de rijbaan'.

Inmiddels is een aantal onderzoeken uitgevoerd. In dit artikel worden de eerste resultaten van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' uiteengezet. Bij de bepaling van de effecten op de verkeersveiligheid werden letselongevallen als uitgangspunt genomen [6]. In (delen van) drie gemeenten werd een proef genomen: Apeldoorn, Tiel en Den Haag. Op een aantal wegen, met een maximumsnelheid van 50 km/uur, zijn op 1 november 1991 de bromfietzers van het fietspad naar de rijbaan verwezen. Snorfietzers dienden, gezien hun geringe snelheid, op het fietspad te blijven rijden. De betreffende gemeenten hebben zelf de proefgebieden aangewezen *binnen hun bebouwde kom*. In Tiel heeft men gekozen voor invoering van de maatregel op alle wegen met fietspaden binnen de bebouwde kom, in Den Haag voor wegen waar veel bromfietsongevallen gebeurden, en in Apeldoorn voor een afgebakend gebied (wijk De Maten). Aan het invoeren van de maatregel is in de diverse gemeenten bekendheid gegeven door het verspreiden van foldermateriaal, het plaatsen van posters, en aankondigingen in plaatselijke kranten. Bovendien werd de maatregel natuurlijk door borden op wegvak-

*Op 1 november werden in verschillende proefgebieden binnen de bebouwde kom de bromfietzers van het fietspad naar de rijbaan verwezen.*



Marjan P. Hagenzieker  
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek  
Verkeersveiligheid SWOV



ken en bij kruispunten aangegeven.

### OPZET ONDERZOEK

De proef is geëvalueerd aan de hand van twee onderzoeken: gedragswaarnemingen en een ongevallenstudie. Op een aantal locaties op de proeftrajecten zijn zowel voor als (een half jaar) na invoering van de maatregel waarnemingen gedaan aan passerende bromfietzers, waarbij de manoeuvres van de bromfietser en ontmoetingen van bromfietzers met andere verkeersdeelnemers geregistreerd werden. Tevens is gekeken naar de mate van naleving van de maatregel en gereden snelheden [7]. In het ongevallenonderzoek werden zowel proef- als controletrajecten in beschouwing genomen. De proeftrajecten betroffen in totaal ruim 38 km weg. Als controlegebieden dienden in Den Haag en Apeldoorn alle overige wegen met vrijliggende fietspaden binnen de bebouwde kom. In Tiel werd de maatregel echter op alle wegen met vrijliggende fietspaden toegepast. Daarom werd voor Tiel een referentiegemeente gezocht, volgens dezelfde methode als de SWOV toepast bij het kiezen van referentiegemeenten voor de verkeersveiligheidsanalyses voor gemeenten (SWOVA-GEM). De keuze viel op Veenendaal; alle wegen met vrijliggende fietspaden dienden als controletraject voor Tiel. De controletrajecten omvatten samen bijna 106 km weglengte.

De verwachting was dat de maatregel effect zou hebben op de ongevallen tussen bromfietsen en fietsen. Daarom werden die apart onderzocht. Maar ook andere typen ongevallen werden in de analyse betrokken. Uit de gedragswaarnemingen is gebleken dat bromfietsen en fietsen gemiddeld minder last hadden van elkaar, terwijl bromfietsen en auto's eerder meer last van elkaar ondervonden. Daarom zijn de andere ongevallen ook uitgesplitst naar botspartner. Bovendien

is een uitsplitsing naar 'wegvak' en 'kruispunt' als locatie van het ongeval gemaakt. Tenslotte was een uitsplitsing naar gemeente wenselijk, gezien de aanwijzing dat de naleving van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' niet in alle gemeenten hetzelfde was. In Den Haag en Tiel was de naleving door bromfietzers minder dan in Apeldoorn [7]. De ernst van de ongevallen (uitgedrukt in aantallen doden, ziekenhuisgewonden en overige gewonden) is ook in beschouwing genomen.

Alleen die ongevallen waarbij tenminste één van de (primaire) botspartners op het proef- of controletraject reed, zijn voor de ongevallenanalyse geselecteerd. Voor ongevallen op wegvakken is dat eenvoudig; voor ongevallen op kruispunten minder. Niet alle armen van een kruispunt dat behoort bij het geselecteerde gebied, maken deel uit van het proef- of controletraject (namelijk dat met fietspaden). Alleen die kruispuntongevallen zijn geselecteerd voor de ongevallenanalyse waarbij tenminste één van de botspartners op een arm van het kruispunt reed dat tot het bedoelde traject behoorde. Het is mogelijk dat belangrijke verschillen in de intensiteit van het autoverkeer, het fietsverkeer en/of het bromfietsverkeer op de proeftrajecten van invloed zijn op het effect van de maatregel. Ditzelfde geldt voor wegkenmerken zoals één- dan wel tweerichtingfietspaden en enkel- dan wel dubbelbaans wegen. Deze gegevens zijn meegenomen in de ongevallenstudie. De voorperiode omvat de laatste drie jaren vóór de invoering van de maatregel (november 1988 tot en met oktober 1991); de naperiode beslaat 1992.

### RESULTATEN

Onder een bromfietserongeval wordt verstaan: een letselongeval waarbij de bromfietser - of bij een ongeval tussen twee bromfietsen tenminste één brom-

fietser - op het geselecteerde traject (dus voorzien van een fietspad) reed. Fietserongevallen zijn die letselongevallen waarbij de fietser - of bij ongevallen tussen twee fietsen tenminste één fietser - op het geselecteerde traject reed. De *overige ongevallen* zijn alle andere letselongevallen waarbij één van de botspartners op het geselecteerde traject reed.

In totaal zijn 2462 ongevallen met letsel geselecteerd voor de ongevallenanalyse: op proef- en controletrajecten in vooren naperiode tezamen. Daarvan waren 729 bromfietserongevallen, waarvan 258 op de proeftrajecten. Figuur 1 geeft een overzicht per jaar van de drie beschouwde categorieën ongevallen op alle proeftrajecten samen en op alle controletrajecten samen. Te zien is dat op de proeftrajecten in feite alleen de bromfietserongevallen een duidelijke afname te zien geven, als de drie jaren uit de voorperiode vergeleken worden met de naperiode. Voor de andere typen ongevallen is geen duidelijke (dalende) trend aanwezig. Als de gegevens statistisch getoetst (Chi-kwadraat) worden, dan blijkt dat geen van de drie categorieën ongevallen op het controletraject een significante afwijking vertonen over de jaren heen. Als de periode november 1988 tot en met oktober 1991 (in fig. 1 afgekort tot '89, '90 en '91) voor het proeftraject nader bekeken wordt, dan blijkt dat ook deze jaren uit de voorperiode voor geen van de drie ongevallen categorieën significant van elkaar verschillen. En als we de verschillende ongevallen categorieën op het proeftraject apart beschouwen, dan blijkt alleen de groep bromfietserongevallen een statistisch significante afname te vertonen. Hoewel op het proeftraject de fietser- en overige ongevallen over de jaren een dalende tendens vertonen, is



deze tendens statistisch niet significant. Het is dus aannemelijk dat de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' vooral een effect heeft gehad op de bromfietsersongevallen. Het effect van de maatregel is niet in alle gemeenten hetzelfde. In Tiel wordt voor geen van de ongevallentypen een effect gevonden. In Apeldoorn is naast een significante afname van de bromfietsersongevallen ook de daling van de fietsersongevallen - hoewel minder sterk - statistisch significant. Den Haag geeft hetzelfde beeld als het totaal: een significante afname van de bromfietsersongevallen, terwijl de andere ongevallentypen niet significant zijn afgenomen. Zie ook tabel 1.

Hetzelfde beeld als bij de aantallen ongevallen vinden we terug als gekeken wordt naar de aantallen slachtoffers. Vooral in de groep bromfietsersongevallen is het totale aantal slachtoffers op het proeftraject sterk gedaald: van gemiddeld 84 per jaar in de voorperiode naar 37 in 1992. Deze daling is in alle categorieën van de ernst van de afloop van deze ongevallen zichtbaar (overleden, ziekenhuisopnamen, overige gewonden). De daling in aantal slachtoffers in de groep bromfietsersongevallen is te zien in Apeldoorn en Den Haag, maar niet in Tiel.

### BROMFIETSONGEVALLEN NADER BESCHOUWD

Nadere beschouwing van de bromfietsersongevallen laat zien dat de afname heel consistent toe te schrijven is aan een afname van ongevallen met fietsen en motorvoertuigen als botspartners. Op kruispunten gebeurden minder ongevallen met (afslaande en kruisende) motorvoertuigen, op wegvakken hadden vooral minder ongevallen met fietsen plaats. Als onderscheid gemaakt wordt naar de plaats van de bromfiets ten tijde van het ongeval (al dan niet op het fietspad), dan blijkt er een sterke afname te zien van het aantal ongevallen waarbij



De naleving van de 'bromfiets-op-de-rijbaan'-maatregel is zeer belangrijk, want ook tijdens de proef had bijna de helft van het aantal bromfietsongevallen op het fietspad plaats.

de bromfiets op het fietspad reed. Aangezien bromfietsen niet meer op het fietspad behoorden te rijden, was een dergelijke afname ook te verwachten, en dit gegeven biedt een indicatie voor de naleving van de maatregel die gemiddeld zichtbaar heel behoorlijk was. De naleving is echter niet 100%, omdat er ook nog steeds ongevallen gebeurden waarbij de bromfietser op het fietspad reed. Deze algemene resultaten gelden opnieuw voor zowel Apeldoorn en Den Haag, maar niet voor Tiel: daar is noch op wegvakken noch op kruispunten een daling te zien van de ongevallen ten opzichte van het controlegebied. Overigens blijkt uit de gedragswaarnemingen dat de gereden snelheid van de bromfietsers is toegenomen na invoering van de maatregel. Een half jaar na invoering van de maatregel bleek de gemiddelde gereden snelheid van bromfietsers op de rijbaan tussen de 44 en 45 km/uur te liggen; ongeveer tweederde van de bromfietsen reed ongeveer even

hard als het snelverkeer waar zij zich tussen bevonden. De gemiddelde gereden snelheid van het snelverkeer bedroeg ongeveer 49 - 50 km/uur.

Bijna driekwart van de lengte van het totale proeftraject bestaat uit enkelbaanswegen, de rest uit dubbelbaanswegen. De controletrajecten bestaan voor tweederde uit enkelbaanswegen. Op de proeftrajecten is vooral een afname in bromfietsersongevallen te zien op de enkelbaanswegen, van gemiddeld 55 per jaar in de voorperiode naar 22 in de naperiode. Ook is een dalende tendens in bromfietsersongevallen te zien op dubbelbaanswegen, van gemiddeld 20 per jaar in de voorperiode naar 13 in de naperiode, maar deze daling is statistisch niet significant.

Het merendeel (70%) van de fietspaden op de proeftrajecten in alle gemeenten zijn tweezijdige éénrichtingsfietspaden. Tweerichtingsfietspaden (één dan wel tweezijdig) beslaan 19% van de totale lengte op de proeftrajecten. De rest zijn

eenzijdige éénrichtings-fietspaden of ventwegen. Een dergelijke verdeling geldt ook voor de controletrajecten. Op de tweezijdige éénrichtingsfietspaden op de proeftrajecten is de afname in ongevallen relatief het grootst, van gemiddeld 50 bromfietsersongevallen per jaar in de voorperiode naar 21 in de naperiode. Als we de verschillende typen tweerichtingsfietspaden samen nemen is ook daar een dalende tendens in bromfietsersongevallen te zien, van gemiddeld 19 per jaar in de voorperiode naar 11 in de naperiode. Deze tendens is statistisch niet significant (kleine aantallen). Op alle proeftrajecten is de motorvoertuigintensiteit relatief laag; de wat hogere bromfietsintensiteiten zijn gemiddeld oververtegenwoordigd. Ook de wat hogere fietsintensiteiten zijn op de proeftrajecten oververtegenwoordigd. Er is vooral een afname in bromfietsersongevallen te zien op de relatief rustige wegen op de proeftrajecten wat betreft motorvoertuig- en bromfietsintensiteiten en de relatief drukke wegen wat betreft fietsintensiteiten. Maar ook in de overige intensiteitsklassen is een - minder sterke - dalende trend zichtbaar voor de bromfietsongevallen.

### CONCLUSIE EN DISCUSSIE

De maatregel 'bromfiets op de rijbaan' heeft, op wegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/uur, een positief effect op de verkeersveiligheid. De meest opvallende bevinding van de evaluatiestudie is de sterke gemiddelde afname (ongeveer een halvering) van bromfietsersongevallen op de proeftrajecten, terwijl dit type ongevallen op de controletrajecten nauwelijks is afgenomen.

Het is opmerkelijk dat wanneer de drie proefgebieden afzonderlijk bekeken worden, de deze effecten in zowel Apeldoorn als Den Haag gevonden worden, maar niet in Tiel (in Tiel werd overigens ook geen negatief effect geconstateerd). Vooralsnog is hier geen sluitende verklaring voor te geven. Verondersteld kan worden dat een relatief groot risico in de voorperiode 'gemakkelijker' omlaag te brengen is dan een al relatief klein risico. Tabel 1 laat zien dat het risico in Tiel aanzienlijk lager is dan dat in de andere proefgebieden. Maar ook de gemiddelde bromfietsintensiteit is in Tiel lager dan in de andere twee proefgebieden. Als dit meegenomen wordt in de beschouwing betekent dit dat het aantal bromfietsersongevallen per afgelegde bromfietskilometer in Tiel in de voorperiode weliswaar aan de lage kant was, maar in de naperiode is dit aantal in zowel Den

## 'BROMFIETS OP RIJBAAN' PAS MOGELIJK NADAT HET RVV 1990 EN BABW ZIJN AANGEPAST

Het RVV 1990 en BABW bieden onvoldoende mogelijkheden om de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' goed te regelen. Het probleem is de snorfietser. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 1 onder af van het RVV 1990 is de snorfietser een bromfiets. Dat betekent dat als bromfietsers naar de hoofdrijbaan worden verwezen, dat dan ook geldt voor de snorfietser. Dit laatste is uit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Snorfietser moeten gewoon het fietspad blijven gebruiken.

Het BABW biedt weliswaar de mogelijkheid om door middel van onderborden bepaalde categorieën uit te zonderen dan wel een bepaald verkeersgebruik toe te staan, maar dit is op grond van het bepaalde in artikel 8 van het BABW alleen toegestaan als er sprake is van een beperking van de werkingssfeer van het bord erboven. Een expliciet verbod, door middel van een onderbord, voor bromfietsers om het verplichte fietspad te gebruiken houdt geen beperking, maar juist een uitbreiding in van de werkingssfeer van het bord erboven (in dit geval bord G11) en is dus in strijd met het BABW.

Ook het toestaan van een bepaald verkeersgebruik op onverplichte fietspaden, bijvoorbeeld door een onderbord 'snorfietser toegestaan' bij bord G13

Haag als Apeldoorn lager dan in Tiel. Een 'bodemeffect' als verklaring voor het uitblijven van een effect in Tiel is daarom niet aannemelijk. Het is mogelijk dat ook in Tiel wel een effect aanwezig is, maar (nog) niet aangetoond kan worden. Het gaat namelijk om een erg klein aantal bromfietsersongevallen in Tiel, zes in 1992 en gemiddelde zes per jaar in de voorperiode. Dergelijke kleine aantallen maken het bijna onmogelijk een afname statistisch aan te tonen. Medio 1992 bleek dat gemiddeld 15% van de bromfietsers zich niet aan de maatregel hield [7]. Begin september 1993 bleek dat gemiddeld 20% van de bromfietsers zich niet aan de maatregel hield; in Tiel en Den Haag was de naleving slechter dan in Apeldoorn. Overigens is het aangegeven door middel van bebording volgens de huidige regel

## fietspad

te plaatsen, is formeel niet mogelijk omdat volgens artikel 8, tweede lid, onderdeel c van het BABW, dit alleen kan bij de borden G7, G9 en G11 en niet bij bord G13 (onverplicht fietspad).

Voor een ruime toepassing van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' zullen dus eerst het RVV 1990 en het BABW moeten worden aangepast. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft inmiddels de aanbevelingen van de SWOV overgenomen. Dat betekent dat een besluit over een stelselmatige invoering van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' pas zal worden genomen nadat het onderzoek volledig is afgerond en eindresultaten bekend zijn. De

tussenliggende periode zal wel worden benut om aanpassingen in het RVV 1990 en BABW voor te bereiden. Tot die tijd wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geadviseerd de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' nog niet in te voeren.



**Pieter van Vliet,**  
Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV)

geving een probleem. In Apeldoorn en Tiel is gekozen voor een vooraankondiging in de vorm van een rechthoekig geel bord met zwarte tekst dat geplaatst is langs het fietspad; het verkeer op de rijbaan wordt niet gewaarschuwd dat de bromfietsen naar de rijbaan worden verwezen. Verder wordt het fietspad zelf aangevuld met het blauwe rechthoekige onverplichte fietspad bord (bord G13). Dit bord betekent dat het fietspad alleen toegankelijk is voor fietsers en niet voor bromfietsers, dus ook niet voor snorfietser. Terwijl de snorfietser juist wel van het fietspad gebruik dienden te maken. In de praktijk blijkt overigens dat alle snorfietser op het fietspad zijn blijven rijden. In Den Haag is ter verduidelijking aan het blauwe bord G13 een onderbord toegevoegd met het opschrift 'snorfietser toegestaan'. Ook is aan de vooraan-

Tabel 1 Aantallen bromfietsongevallen met letsel en risicomaten (aantal ongevallen per kilometer weglengte per jaar) in voor- en naperiode voor de proef- en controletrajecten.

Gemeente	Bromfietsongevallen voorperiode (gemiddelden van 3 jaar)		Risico voorperiode		Bromfietsongevallen naperiode (1 jaar)		Risico naperiode	
	proef	controle	proef	controle	proef	controle	proef	controle
Den Haag	46	56	2,56	1,34	20	46	1,11	1,10
Apeldoorn	23	55	1,95	1,11	8	52	0,76	1,05
Tiel	6	11	0,70	0,81	6	8	0,70	0,61
Totaal	75	122	1,96	1,17	34	106	0,91	1,02



kondiging een aanduiding toegevoegd, waarbij voor zowel de bromfietzers zelf als voor andere verkeersdeelnemers duidelijk is wie zich waar moet bevinden. Ook met deze oplossing, hoewel duidelijker voor de betreffende verkeersdeelnemers, wordt formeel niet uitgesloten dat (snor)fietzers de hoofdrijbaan gebruiken. Bovendien is een en ander niet in overeenstemming met het BABW. Men kan zich trouwens afvragen in hoeverre bromfietzers de betekenis van het bord G13 - onverplicht fietspad - weten te onderscheiden van het normale bord G11 - verplicht fietspad, dat er voorheen stond. Uit een recent onderzoek naar de kennis van verkeersregels blijkt dat meer dan de helft van de ondervraagde weggebruikers denkt dat bromfietzers niet op de rijbaan mogen rijden bij aanwezigheid van het 'onverplicht fietspad'-bord G13 [8]. Een deel van de nalevingsproblemen kan hiermee verband houden.

### HOE NU VERDER?

Hoewel het totale effect van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' zich na één jaar zeer gunstig laat aanzien, is er nog onvoldoende basis om de maatregel overal in te voeren. Een naperiode van drie jaar wordt nodig geacht om met minder terughoudendheid tot een advies te kunnen komen. Het verdient dus aanbeveling de ongevalstudie in 1995 met het dan ter beschikking gekomen cijfermateriaal te herhalen. Een evaluatieonderzoek met een langere naperiode biedt tevens de mogelijkheid na te gaan of dan wél een effect in Tiel aan te tonen is, en in hoeverre weg- en intensiteitkenmerken van proeftrajecten van invloed zijn op het effect van de maatregel. Nu waren de aantallen bromfietzersongevallen per wegtype (enkel- of dubbelbaans), type fietspad, en intensiteitsklasse dusdanig klein dat gedifferentieerde uitspraken over deze kenmerken niet gedaan kunnen worden. Voor alle typen wegen en intensiteitsklassen werd in dit onderzoek voor het totale proeftraject (dus gesommeerd over gemeenten) een afname in bromfietzersongevallen geconstateerd. Of bepaalde kenmerken of combinaties daarvan van invloed zijn op de grootte van het effect kon nu nog niet worden uitgemaakt.

Mocht de maatregel - op termijn - grootschalig ingevoerd gaan worden, dan zal het RVV 1990 moeten worden aangepast. Zo zal artikel 6 zodanig moeten worden gewijzigd dat uitsluitend snorfietzers het verplichte fietspad (G11) moeten gebruiken. Voorzieningen die zowel door fietsers als door bromfietzers gebruikt moeten worden, zullen aange-



RVV 1990 en BABW bieden onvoldoende mogelijkheden om de maatregel 'bromfiets-op-de-rijbaan' goed te regelen. Zie ook kader op pagina 27.

duid moeten worden met een nieuw verkeersteken.

### LITERATUUR

1. *Bromfietzen op de rijbaan. Rapportage van de Werkgroep 'Bromfietzen op fietspaden?'. Publikatie 30. C.R.O.W., Ede, 1989.*
2. *Dijkstra, A., De onveiligheid op weggedeelten met bromfietzers op de rijbaan en fietsers op het fietspad. R-89-58. SWOV, Leidschendam, 1989.*
3. *Dijkstra, A., Hoe veilig zijn kruispunten in de bebouwde kom voor fietsers en voor bromfietzers? Eerste tussenrapportage van het project 'Veilige infrastructuur voor fietsers en bromfietzers'. R-91-19. SWOV, Leidschendam, 1991.*
4. *Dijkstra, A. & de Wit, T., Bromfiets op de rijbaan! Verkeerskunde, 41 (1990), nr. 11, pp. 518-521.*
5. *Welleman, A.G. & Dijkstra, A., Veiligheidsaspecten van stedelijke fietspaden. Bijdrage aan de werkgroep 'Bromfietzers op fietspaden'. R-88-20. SWOV, Leidschendam, 1988.*

6. *Hagenzieker, M.P., Bromfietzers op de rijbaan. R-93-39. SWOV, Leidschendam, 1993.*
7. *Hagenzieker, M.P. & Lubbers, A.J., Gedragswaarnemingen voor het project 'bromfiets op de rijbaan'. Evaluatie van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan'. R-92-30. SWOV, Leidschendam, 1992.*
8. *Goldenbeld, Ch., Weggebruikers en het herziene RVV. SWOV, Leidschendam. In voorbereiding.*

Met dank aan Ton Blokpoel, Pim Slop (SWOV) en Pieter van Vliet (AVV).

### KORTWEG

- **Bromfietzen op de rijbaan lijkt voorsnog veiliger: bij een proef werd het aantal ongevallen én het aantal slachtoffers ongeveer gehalveerd.**
- **Naleving van de regel is van groot belang: ook tijdens de proef vond bijna de helft van de bromfietzersongevallen op het fietspad plaats.**
- **SVOW en ministerie van V&W willen niet te vroeg juichen: het onderzoek moet eerst volledig zijn afgerond.**
- **Om de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' in te voeren, moeten in ieder geval eerst het RVV 1990 en het BABW worden aangepast.**